

[illegible]

**DEUTSCHES
PATENTAMT**

⑫ **Gebrauchsmust r**
 ⑩ **DE 297 20 213 U 1**

Int. Cl.⁶:
B 60 R 22/46
B 60 R 22/18

21	Aktenzeichen:	297 20 213.8
22	Anmeldetag:	14. 11. 97
47	Eintragungstag:	2. 1. 98
43	Bekanntmachung im Patentblatt:	12. 2. 98

DE 297 20 213 U 1

73 Inhaber:
TRW Occupant Restraint Systems GmbH, 73551
Alfdorf, DE

74 Vertreter:
Prinz und Kollegen, 81241 München

54 Schloßstraffer

DE 297 20 213 U 1

PRINZ & PARTNER_{GbR}

PATENTANWÄLTE
EUROPEAN PATENT ATTORNEYS
EUROPEAN TRADEMARK ATTORNEYS

Manzingerweg 7
D-81241 München
Tel. +49 89 89 69 80

14. November 1997

TRW Occupant Restraint Systems GmbH
Industriestraße 20
D-73551 Alfdorf

Unser Zeichen: T 8195 DE
Ki/ms

Schloßstraffer

Die Erfindung betrifft einen Schloßstraffer für ein neben dem Fahrzeugsitz angeordnetes Gurtschloß, der eine Kolben/Zylinder-Einheit mit einem Zylinder und einem in dessen Inneren angeordneten Kolben sowie ein den Kolben und das Gurtschloß verbindendes, elastisch auslenkbares Zugübertragungsmittel umfaßt.

Bei Sicherheitsgurtsystemen, die eine Gurtstraffvorrichtung mit einer Kolben/Zylinder-Einheit aufweisen, wird üblicherweise ein flexibles Zugseil als Zugübertragungsmittel zwischen dem Kolben der Straffvorrichtung und dem Gurtschloß verwendet. Das flexible Zugseil dient zugleich als Verankerung für das Gurtschloß und ermöglicht bei angelegtem Sicherheitsgurt eine Ausrichtung des Gurtschlusses zur Annäherung an den Gurtbandverlauf. Je geringer das Biegewidstandsmoment des Zugseils ausgelegt ist, desto besser erfolgt die Angleichung der Orientierung des Gurtschlusses an den Gurtbandverlauf. Beim Einstecken der Steckzunge in das Gurtschloß erweist sich ein zu geringes Biegewidstandsmoment der Verankerung jedoch als nachteilig, da das Gurtschloß leicht seitlich ausweichen kann.

Die Erfindung schafft einen Schloßstraffer, der eine optimale Ausrichtung des Gurtschlosses erlaubt. Das Gurtschloß weicht beim Einstecken der Steckzunge nicht in Richtung vom Fahrzeugsitz weg aus, paßt sich aber dennoch bei angelegtem Sicherheitsgurt dem Gurtbandverlauf leicht an. Bei einem Schloßstraffer der eingangs genannten Art wird dies erfindungsgemäß dadurch erreicht, daß das Zugübertragungsmittel einer Auslenkung des Gurtschlosses zum Fahrzeugsitz hin einen geringeren Widerstand entgegensetzt als einer Auslenkung vom Fahrzeugsitz weg.

10

Die Anpassung des Gurtschlosses samt des Zugübertragungsmittels an den Verlauf des Sicherheitsgurtes kann dadurch verbessert werden, daß das Zugübertragungsmittel einer Auslenkung des Gurtschlosses in Fahrzeuglängsrichtung, das heißt in Richtung Fahrzeugfront oder Fahrzeugheck, einen geringeren Widerstand entgegensetzt als einer Auslenkung zum Fahrzeugsitz hin.

15

Gemäß einer bevorzugten Ausgestaltung der Erfindung weist der Schloßstraffer ein elastisch auslenkbares Abstützteil auf, das auf der vom Fahrzeugsitz abgewandten Seite an das Zugübertragungsmittel anschließt und es in Richtung vom Fahrzeugsitz weg abstützt. Dadurch wird das Biegewiderstandsmoment des Zugübertragungsmittels in Richtung vom Fahrzeugsitz weg erhöht, was ein zu leichtes Ausweichen des Gurtschlosses beim Einstecken der Steckzunge verhindert. Dagegen kann das Gurtschloß ohne Aufwendung größerer Kräfte zum Fahrzeugsitz hin verstellt werden. Dies ist bei angelegtem Sicherheitsgurt Voraussetzung für einen optimalen Gurtbandverlauf.

20

25

Eine einfache Möglichkeit, das Abstützteil und das Zugübertragungsmittel miteinander zu koppeln, besteht darin, beide als Blattfeder auszubilden und sie aneinander zu befestigen, so daß sich ein Blattfederpaket ergibt. Die Befestigung des Kolbens an der Blattfeder oder am Blattfederpaket erfolgt vorzugsweise durch Aufpressen des Kolbens oder eines Teils des Kolbens auf einem Ende des Zugübertragungsmittels. Eine besonders stabile Verbindung zwischen Kolben und Zugübertragungsmittel ergibt sich durch Vorsehen von Ausnehmungen im Zugübertragungsmittel, in die der aufgepreßte Kolben oder das auf-

30

35

gepreßte Teil des Kolbens zumindest teilweise eindringt. Auf diese Weise ergibt sich eine formschlüssige Verbindung. Darüber hinaus kann auch das Zugübertragungsmittel und/oder das Abstützteil als Blattfederpaket ausgebildet sein.

5

Der Schloßstraffer kann einen im Querschnitt kreiszylindrischen Zylinder oder einen im Querschnitt ovalen Zylinder sowie einen entsprechend geformten Kolben haben. Auch ein rechteckiger Zylinder ist denkbar. Die Form des Zylinders soll so gewählt sein, daß sich insbesondere ein Schloßstraffer ergibt, der einen geringen Bauraum einnimmt. Insbesondere sollte die Form des Zylinders auch die Querschnittsform des Zugübertragungsmittels berücksichtigen, d.h. wenn zum Beispiel ein im Querschnitt längliches Zugübertragungsmittel vorgesehen ist, kann der Zylinder ebenfalls im Querschnitt langgestreckt, zum Beispiel oval oder rechteckig sein.

10

15

Weitere Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung und aus den Zeichnungen, auf die im folgenden Bezug genommen wird. In den Zeichnungen zeigen:

20

Figur 1 eine Längsschnittansicht durch ein Gurtschloß und einen über ein Zugübertragungsmittel mit dem Gurtschloß verbundenen Schloßstraffer gemäß einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung vor einem Straffvorgang,

25

Figur 2 eine Längsschnittansicht des Schloßstraffers aus Fig. 1 in einer Schnittebene 90° zu der von Fig. 1,

30

Figur 3 eine Längsschnittansicht durch den Schloßstraffer nach Fig. 1 gegen Ende eines Straffvorgangs, und

Figur 4 einen Schnitt nach der Linie IV-IV in Fig. 3, der den Kolben des Schloßstraffers zeigt.

35

In Figur 1 ist ein Gurtschloß 10 dargestellt, das über ein Zugübertragungsmittel 12 mit einem Schloßstraffer gekoppelt ist. Der Schloßstraffer weist eine Kolben/Zylinder-Einheit auf, die direkt oder indirekt am Fahrzeugboden verankert ist. Ein innerhalb des Zylinders

14 verschiebbar angeordneter Kolben ist fest mit dem Zugübertragungs-
mittel 12 verbunden. Der Kolben ist in der dargestellten Ausführungs-
form zweiteilig ausgebildet und besteht aus einem inneren Teil 16 und
einem dieses innere Teil 16 umgebende, mit ihm lösbar verbundenen
5 äußeren Teil 18. Das innere Teil 16 kann ein Konus mit rundem, oder
wie in Fig. 4 zu erkennen ist, zur platzsparenden Unterbringung des im
Querschnitt länglichen Zugübertragungsmittels 12 mit ovalem Quer-
schnitt sein. Bevorzugte Materialien für das Teil 16 sind Aluminium
und Messing. Der auf der dem Gurtschloß abgewandten Seite offene
10 Zylinder 14 weist an dem unteren Ende einen Anschlag 20 auf, dessen
Innendurchmesser größer als der des inneren Teils 16, aber kleiner als
der des äußeren Teils 18 ist.

An das Zugübertragungsmittel 12, das in der dargestellten Aus-
führungsform als Blattfederpaket ausgebildet ist, schmiegt sich auf
15 der dem Fahrzeugsitz abgewandten Seite eine weitere Blattfeder, die
als Abstützteil 22 dient, an. Das Blattfederpaket ist, wie Figur 1 zu
entnehmen ist, mit seinen breiteren Seiten den Verstellrichtungen X
und Y zugewandt. Durch die Dimensionierung und Werkstoffauswahl des
20 Blattfederpakets kann das Biege widerstandsmoment beliebig eingestellt
werden. Dabei ist das Abstützteil 22 nur mit dem inneren Teil 16 des
Schloßstraffers verbunden, jedoch nicht mit dem Gurtschloß 10 wie das
Zugübertragungsmittel 12. Sowohl das Zugübertragungsmittel 12 als auch
das Abstützteil 22 weisen an ihrem kolbenseitigen Ende mehrere Aus-
25 nehmungen 24 und eine Verzahnung 26 an ihren schmalen Außenseiten auf,
wie in Figur 2 zu sehen ist. Der innere Teil 16 des Kolbens ist auf
das Zugübertragungsmittel 12 und das Abstützteil 22 aufgepreßt. Dabei
dringt das aufgepreßte Teil 16 in die Ausnehmungen 24 sowie zwischen
benachbarte Zähne ein, so daß sich eine formschlüssige Verbindung
30 ergibt.

Der Schloßstraffer hat auch eine Dämpfungseinrichtung. Dazu ist an
der gurtschloßseitigen Stirnwand des Zylinders 14 eine das Zugüber-
tragungsmittel 12 und das Abstützteil 22 umgebende Hülse 28 ange-
35 bracht. Ein bevorzugtes Material für die Hülse 28 ist Aluminium. Sie
kann auch im nichtaktivierten Zustand des Schloßstraffers direkt
druck- und gasdicht auf das Zugübertragungsmittel 12 und das Abstütz-
teil 22 aufgepreßt sein.

Beim Angurten kann der Fahrzeuginsasse die Steckzunge des Sicherheitsgurtes leicht in das Gurtschloß 10 stecken, da das Abstützteil 22 die Lage der Gurtverankerung, die durch das Zugübertragungsmittel 12 gebildet wird, in y-Richtung, d.h. vom Fahrzeugsitz weg, stabilisiert, womit ein seitliches Ausweichen des Gurtschlusses 10 verhindert wird. Das Verstellen in x-Richtung, d.h. zum Fahrzeugsitz hin, beeinflusst das Abstützteil 22 dagegen nicht. Die Nachgiebigkeit des Zugübertragungsmittels 12 kann daher so groß ausgelegt werden, daß sich bei angelegtem Gurt ein optimaler Gurtbandverlauf einstellen kann.

Im Rückhaltefall wird auf herkömmliche Weise ein Treibsatz innerhalb des Zylinders 14 gezündet, wodurch die Teile 18 und 16 des Kolbens sowie das daran gekoppelte Abstützteil 22, das Zugübertragungsmittel 12 und das Gurtschloß 10 nach unten verschoben werden. Gegen Ende des Straffweges stößt das Gurtschloß 10 gegen die Hülse 28 und verformt diese plastisch, wodurch ein Teil der Energie absorbiert wird und Spannungsspitzen abgebaut werden.

Wie in Figur 3 zu sehen ist, hat der Kolben in etwa dann, wenn die Hülse 28 vollständig plastisch gestaucht ist, das untere Ende des Zylinders 14 erreicht. Sobald das äußere Teil 18 am Anschlag 20 des Zylindergehäuses 14 anschlägt, löst sich das innere Teil 16 von dem äußeren Teil 18, so daß das Teil 18 vom Zugübertragungsmittel 12 und dem Gurtschloß 10 entkoppelt ist. Dadurch können die voneinander entkoppelten Teile separat abgebremst und gedämpft werden, wodurch ein geringerer Bauraum erforderlich ist. Der Straffweg wird durch den Anschlag des Teils 18 an dem unteren Anschlag 20 begrenzt, während des anschließenden Weiterbewegens des Zugübertragungsmittels 12 und des Gurtschlusses 10 werden diese verzögert.

PRINZ & PARTNER ^{GbR}

PATENTANWÄLTE
EUROPEAN PATENT ATTORNEYS
EUROPEAN TRADEMARK ATTORNEYS

Manzingerweg 7
D-81241 München
Tel. +49 89 89 69 80

14. November 1997

TRW Occupant Restraint Systems GmbH
Industriestraße 20
D-73551 Alfdorf

5

Unser Zeichen: T 8195 DE
Ki/ms/bra

10

Schutzansprüche

1. Schloßstraffer für ein neben dem Fahrzeugsitz angeordnetes Gurtschloß (10), der eine Kolben/Zylinder-Einheit mit einem Zylinder (14) und einem in dessen Inneren angeordneten Kolben sowie ein den Kolben und das Gurtschloß (10) verbindendes, elastisch auslenkbares Zugübertragungsmittel (12) umfaßt, dadurch gekennzeichnet, daß das Zugübertragungsmittel (12) einer Auslenkung des Gurtschlusses zum Fahrzeugsitz hin einen geringeren Widerstand entgegensetzt als einer Auslenkung vom Fahrzeugsitz weg.

2. Schloßstraffer nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Zugübertragungsmittel (12) einer Auslenkung des Gurtschlusses (10) in Fahrzeuglängsrichtung einen geringeren Widerstand entgegensetzt als einer Auslenkung zum Fahrzeugsitz hin.

3. Schloßstraffer nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Zugübertragungsmittel (12) auf seiner vom Fahrzeugsitz abgewandten Seite an einem elastisch auslenkbaren Abstützteil (22) abgestützt ist.

4. Schloßstraffer nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Abstützteil (22) durch wenigstens eine Blattfeder gebildet ist.

14.11.97

- 2 -

5. Schloßstraffer nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Zugübertragungsmittel (12) durch wenigstens eine Blattfeder gebildet ist.

5 6. Schloßstraffer nach den Ansprüchen 4 und 5, dadurch gekennzeichnet, daß das Zugübertragungsmittel (12) und/oder das Abstützteil (22) als Blattfederpaket ausgeführt sind oder zusammen ein Blattfederpaket bilden.

10 7. Schloßstraffer nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Kolben oder ein Teil (16) des Kolbens auf das Zugübertragungsmittel (12) aufgepreßt ist.

15 8. Schloßstraffer nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Kolben oder ein Teil des Kolbens (16, 18) aus Aluminium oder Messing besteht.

20 9. Schloßstraffer nach Anspruch 7 oder 8, dadurch gekennzeichnet, daß das Zugübertragungsmittel (12) Ausnehmungen (24) aufweist, in die der aufgepreßte Kolben oder das aufgepreßte Teil (16) des Kolbens zumindest teilweise eindringt, um eine formschlüssige Verbindung zu erreichen.

25 10. Schloßstraffer nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Ausnehmungen durch eine Zahnung an Außenwänden des Zugübertragungsmittels (12) gebildet sind.

30 11. Schloßstraffer nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Kolben mehrteilig ausgebildet ist und ein am Zugübertragungsmittel (12) befestigtes Teil (16) des Kolbens am Ende des Straßweges und Verzögerns des Kolbens vom übrigen Kolben (18) entkoppelt wird.

35 12. Schloßstraffer nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß das am Zugübertragungsmittel (12) befestigte Teil (16) des Kolbens ein Konus ist, der in einer entsprechend geformten Ausnehmung im übrigen Kolben (18) aufgenommen ist.

13. Schloßstraffer nach einem der vorherigen Ansprüche, gekennzeichnet durch eine Dämpfungseinrichtung zur Absorption von Energie beim Verzögern der Bewegung des Gurtschlosses (10), die an der dem Gurtschloß (10) zugewandten Stirnseite des Zylinders (14) einen
5 hülsenförmigen Abschnitt (28) aufweist, der beim Auftreffen des Gurtschlosses (10) auf ihn am Ende des Straffweges plastisch verformt wird.

14. Schloßstraffer nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß
10 der hülsenförmige Abschnitt (28) im nichtaktivierten Zustand des Schloßstraffers druck- und gasdicht auf das Zugübertragungsmittel (12) aufgepreßt ist.

15. Schloßstraffer nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß der hülsenförmige Abschnitt (28) aus Aluminium besteht.

16. Schloßstraffer nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Zylinder (14) eine ovale Querschnittsform und der Kolben eine ovale, an der Innenseite des Zylinders anliegende
20 entsprechende Außenkontur hat.

14.11.97

FIG. 1

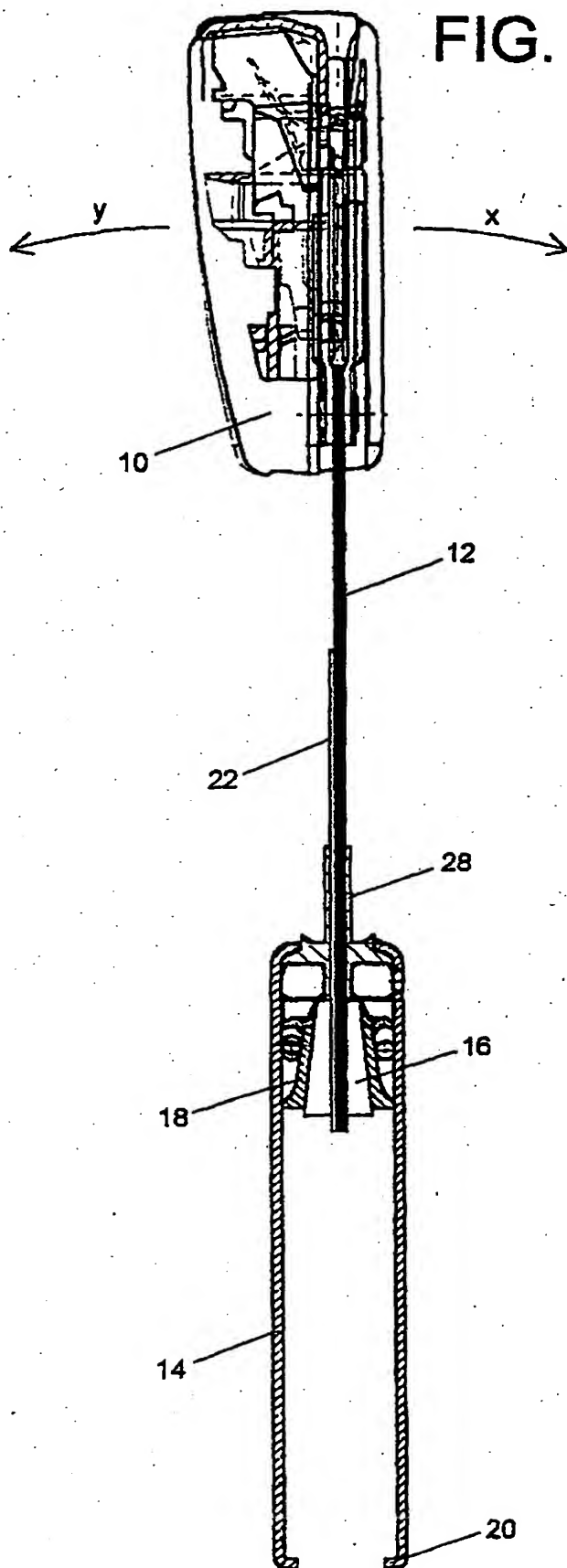


FIG. 2

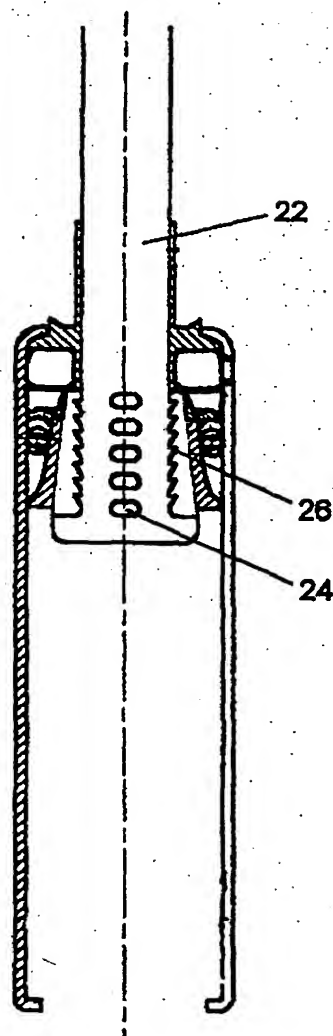


FIG. 3

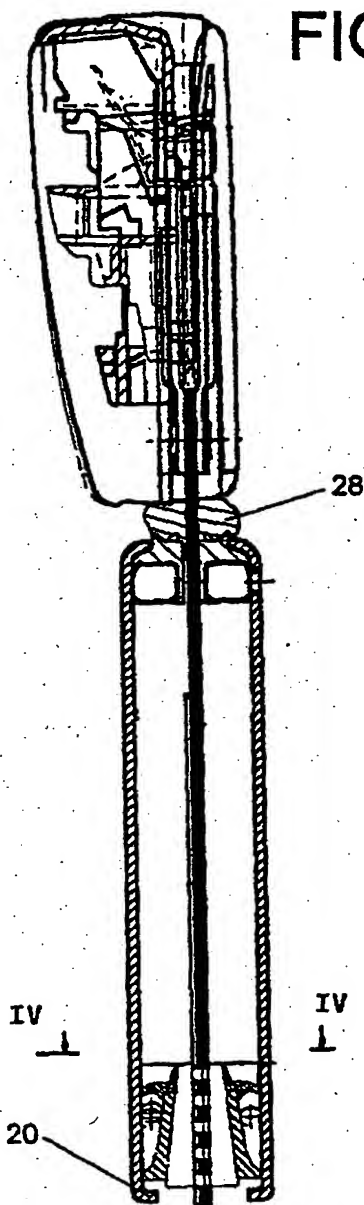


FIG. 4

